



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES
GPIAA

RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

Data/hora: 28-01-2008 @ 13:55 UTC	Proc. nº: 01 / SUM / 08
Operadores: Aerocondor + Leávia	Tipo de Incid.: Perda Separação
Id. das aeronaves: Cessna 172 CS-ASU + Cessna 152 CS-AVC	
Local: Aeródromo de Cascais (LPCS)	
Tipo de voos: Treino + Instrução	Fase do voo / Operação: Circuito de pista
Ocupantes: 1 + 2 Tripulantes	0 Pax Lesões: Nil
Danos nas Aeronaves: Nil	
1. Informação factual	
1.1 História do Voo	
<ul style="list-style-type: none">- O CS-ASU efectuava um voo de treino com um piloto a bordo e encontrava-se em voltas de pista com circuito esquerdo para a pista 35.- Entre a sua 3ª e 4ª volta, o CS-AVC, em voo de instrução, com um aluno piloto e um instrutor, depois de ter informado o GRD da intenção de ir efectuar voltas de pista, foi reunir-se ao CS-ASU no circuito de tráfico do aeródromo.- O CS-ASU efectuou um “tocar-e-andar”, depois da descolagem do CS-AVC, tendo sido informado, na final, que tinha tráfico partindo na sua frente. O controlador da TWR não fez qualquer referência, naquela frequência, à intenção de o CS-AVC entrar em voltas de pista, uma vez que se tratava do mesmo controlador que ocupava simultaneamente as duas posições (TWR e GRD) e se encontrava a par da situação.- O CS-ASU, desconhecendo que a outra aeronave se iria reunir no circuito de pista, iniciou a volta para o vento de cauda a subir, tendo cortado o circuito e passado à frente do CS-AVC (200’ abaixo e 300m à frente), obrigando este a alargar o circuito para manter a separação.- O CS-AVC reportou para o controlador da TWR, o qual questionou o CS-ASU e determinou a sua aterragem final, de imediato.- Após a aterragem, o piloto do CS-ASU questionou o controlador sobre a ocorrência e houve uma troca de palavras pouco edificantes, que não compete tratar neste relatório.	

1.2 Aeródromo

- O Aeródromo Municipal de Cascais é servido por uma pista asfaltada, com 1190m X 30m, orientada na direcção 17 / 35 e a uma altitude de 326'.
- Para facilitar o ordenamento do tráfego de aeródromo e separar aviões e helicópteros, foram criados circuitos diferenciados, circulando os helicópteros pelo lado nascente e os aviões pelo lado poente (*figura nº 1*).
- O circuito de pista é rectangular e efectuado a uma altitude de 1000' acima do nível do mar (AMSL), o que representa uma altura aproximada de 700' acima do terreno.
- Por vezes, de acordo com as necessidades e fluxos de tráfego, o controlador de serviço na TWR pode estabelecer a utilização do circuito do lado nascente por aviões, de modo a separar tráfegos com características diversas.
- No dia da ocorrência, o circuito em uso, para aviões, era o circuito do lado poente.
- Nesse sentido, as aeronaves que descolavam na pista 35, voltavam à esquerda para a perna de vento cruzado, ao atingir a altitude de 1000'

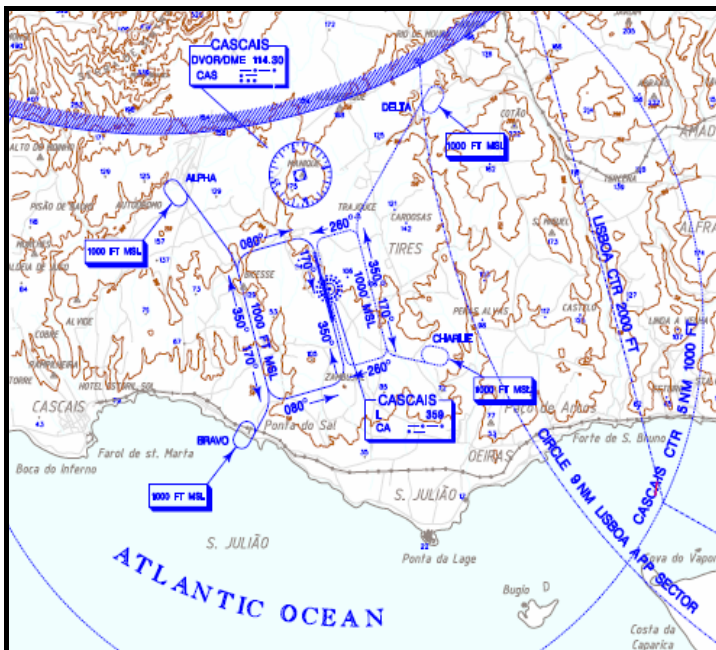


Figura Nº 1

2. Análise

- O CS-ASU encontrava-se em aproximação à pista 35, quando descolou o CS-AVC, tendo sido informado pelo controlador da TWR que tinha “tráfego descolando à sua frente”. Em ocasião alguma foi informado de que o mesmo tráfego se lhe iria reunir no circuito de pista.
- O controlador da TWR tinha conhecimento das intenções do CS-AVC porque fora por ele informado, na frequência do GRD (que estava a ser monitorada pelo mesmo controlador), mas o CS-ASU não estava nessa frequência e, como tal, não teve acesso a essa informação.
- Após a descolagem, o CS-AVC cumpriu com o circuito normal, subindo no rumo da pista até 1000', antes de voltar para a perna do vento cruzado.
- Por sua vez, o CS-ASU, depois do “tocar-e-andar”, vendo o tráfego que partia na sua frente, iniciou a volta para a perna de vento cruzado antes de ter atingido a altitude do circuito, não cumpriu com esta perna e continuou a voltar para vento de cauda, sempre a subir para 800' de altitude .
- Esta manobra irregular foi colocar o CS-ASU à frente do CS-AVC, o qual descolara primeiro, cortando-lhe o circuito e obrigando-o a manobra evasiva para manter a separação.
- O PIC do CS-ASU declarou ter efectuado aquela manobra por desconhecer as intenções do avião na sua frente e querer livrar a área de descolagem o mais rápido possível, ao mesmo tempo que encurtava o circuito.
- Perante a “reclamação” do CS-AVC, o controlador optou por “ordenar” a aterragem final do CS-ASU.

Handwritten signature

3. Conclusões

- 1ª O CS-ASU efectuava um voo local cumprindo uma missão de treino de aterragens e descolagens (voltas de pista);
- 2ª O CS-AVC veio juntar-se no circuito de pista, descolando antes da 3ª aterragem do CS-ASU;
- 3ª O controlador da TWR, conhecia as intenções do CS-AVC mas não passou a informação de tráfego para o CS-ASU, como recomenda o Doc. 4444, cap. 5.10;
- 4ª O CS-ASU, com a intenção de querer tornar mais expedito o tráfego na zona do aeródromo, não cumpriu com os procedimentos estipulados e encurtou o circuito de pista;
- 5ª O CS-AVC, tendo sido interferido no circuito e vendo a sua separação diminuída, questionou a TWR sobre a situação;
- 6ª O controlador de serviço na TWR, excedendo as suas competências, deu instruções ao CS-ASU para efectuar uma aterragem final e prosseguir para o estacionamento;
- 7ª Após a aterragem seguiu-se um diálogo, na frequência (primeiro) e pelo telefone (a seguir), entre o controlador e o PIC do CS-ASU, o qual não contribuiu em nada para dignificar a comunidade aeronáutica, especialmente a classe dos controladores.

4. Propostas de acção preventiva

- Abstraindo das acções subsequentes a esta ocorrência, as quais só têm que ser consideradas dentro do campo das relações humanas e das normas de educação e cortesia que devem reger o relacionamento entre as pessoas, compete aqui fazer uma referência ao incumprimento das normas e recomendações das instâncias internacionais e regionais que regem a aviação civil.
- Nesse sentido são apresentadas as seguintes propostas de acção preventiva:

1ª. Ao PIC do CS-ASU e a todos os pilotos em geral:

“Que sejam sempre respeitadas todas as normas e requisitos legalmente estabelecidos, de modo a minimizar as situações de possíveis conflitos entre aeronaves, especialmente quando se manobra dentro da área dos aeródromos, e de um modo muito especial quando neles decorrem actividades de instrução”; (PAP nº 01/2008)

2ª Ao Director do Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo do Aeródromo de Cascais:

“Que sejam difundidas instruções, junto de todos os Controladores de Tráfego Aéreo em serviço naquele aeródromo, no sentido de os sensibilizar para a necessidade de fornecer o máximo de informação disponível para todas as aeronaves operando na área do aeródromo, de modo a acautelar a realização de manobras menos seguras ou potencialmente perigosas para si ou outras aeronaves, para ter atenção à linguagem e entoação utilizadas nas relações com os utentes do serviço e para evitar exceder as suas competências no desempenho das suas funções”. (PAP nº 02/2008)

O Investigador:

Data: 14 / Agosto / 2008

A. Alves



GPIAA

Homologo nos termos do nº
3 do artº 26º do D.L. 31999,
de 11/03/1999

2008-08-14

O Director-Adjunto,
Em substituição do Director


Fernando Ferreira dos Reis